

РЫНКИ ТОВАРОВ И УСЛУГ

**ФОРМИРОВАНИЕ КОНЦЕПТУАЛЬНЫХ ОСНОВ
СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ПРИДОРОЖНОГО
СЕРВИСА В БЕЛАРУСИ****Ю.И. Енин,***доктор экономических наук, советник Белорусской торгово-промышленной палаты,***Н.А. Подобед,***ассистент Белорусского государственного экономического университета*

Национальная экономика Беларуси с каждым годом все более интенсивно включается в мирохозяйственные связи, в мировую экономику, где в авангарде прогресса цивилизации идут высокоразвитые страны. Последние и задают современные нормы и стандарты в функционировании важнейших сфер жизни государства, в формировании основных направлений развития постиндустриального общества. При разработке и реализации своей внутренней и внешней политики республика сталкивается с геополитическими, геоэкономическими реалиями и вызовами современного мира и вынуждена учитывать их в государственной стратегии в интересах повышения конкурентоспособности экономики.

Этот императив касается всего народнохозяйственного комплекса страны, но в большей мере тех секторов, отраслей, видов экономической деятельности, которые одновременно призваны решать проблемы, ориентированные как на внешние, так и на внутренние хозяйственные структуры, особенно на создание благоприятного имиджа страны, развитие сферы услуг, увеличение экспортного потенциала страны.

К такой группе видов экономической деятельности относится придорожный сервис, который находится на стыке трех важнейших отраслей сферы услуг: транспорта, торговли и туризма. Многие виды придорожных услуг носят инфраструктурный характер. Одни из них создают условия для жизнедеятельности человека (бытовые, медицинские), другие обеспечивают функционирование производства (услуги транспор-

та, логистические), третьи дают толчок к развитию всей системы (финансовые, посреднические), четвертые обслуживают потребности общества (услуги безопасности, экологические службы).

В настоящее время в Беларуси проводится значительная практическая работа по формированию придорожного сервиса: развивается инфраструктура общеевропейских транспортных коридоров, совершенствуются система тарифов и ценообразование, создается и расширяется сеть объектов придорожного сервиса. Так, если проблемы развития сети автозаправочных станций (АЗС) и стоянок в некоторой степени решаются благодаря активным действиям концерна «Белнефтехим», то проблемы комплексного обеспечения услугами придорожного сервиса автоперевозчиков, туристов, местного населения до сих пор остаются нерешенными из-за низкой экономической результативности функционирования объектов и недостаточной поддержки на государственном уровне. В данной ситуации особую актуальность приобретает проблема государственного регулирования придорожного сервиса, разработки и реализации стратегии его эффективного развития через внедрение инноваций, привлечение инвестиций, развитие предпринимательской инициативы.

Общая стратегия развития Беларуси определена в Посланиях Президента страны А.Г. Лукашенко, Национальной стратегии устойчивого развития Республики Беларусь до 2020 г., Программе социально-экономического развития Республики Беларусь

на 2011–2015 гг., других государственных, отраслевых и региональных программах. В общесистемных принципиальных рамках этих документов и должна разрабатываться на научной основе стратегия развития придорожного сервиса с учетом специфики этой сферы. Но первым шагом должно стать формирование базисной структуры, концептуальных основ, философских, понятийных, теоретико-методологических, научно-методических положений стратегической модели развития как совокупности долго- и среднесрочных целей, приоритетов, направлений развития, ресурсов, средств и механизмов их реализации.

Авторы ведут активные исследования по данной проблеме и поставили цель изложить в настоящей статье их наиболее важные результаты в части формирования концептуальных подходов к разработке стратегии развития придорожного сервиса.

Теоретические и научно-методические аспекты исследования

Конгломератная природа придорожного сервиса, очаговый характер и неравномерность размещения его объектов, многообразие услуг и форм их оказания, а также высокая скорость обновления их видов при одновременном отсутствии универсального определения объекта придорожного сервиса делают задачу систематизации достаточно сложной. Единые критерии и схемы систематизации в сфере придорожного сервиса пока еще не полностью разработаны не только в Беларуси, но и во всем мире. До настоящего времени параллельно используется несколько трудно сопоставимых схем классификации придорожных услуг, что затрудняет сравнительный анализ развития данной сферы в различных странах. Изучение существующего положения выявило также недооценку значения комплексности в формировании придорожных услуг для удовлетворения потребностей их пользователей. Кроме того, концептуальные аспекты развития объектов придорожного сервиса применительно к современным условиям функционирования национального хозяйства, а также оценки факторов формирования номенклатуры придорожных услуг и рационального размещения таких

объектов все еще недостаточно проработаны. Не сформирован устойчивый понятийный аппарат, нет единого мнения относительно классификации объектов и услуг в сфере придорожного сервиса. Отсутствие общепринятого методического инструментария затрудняет разработку ключевых основ развития объектов и их рационального размещения.

Для разработки концептуальных основ стратегии развития объектов придорожного сервиса, а также научно-методических подходов, обеспечивающих рациональное размещение данных объектов в условиях недостаточной интенсивности движения, авторы используют следующее рабочее определение объекта исследования: придорожный сервис – это вид хозяйственной деятельности, который призван обеспечивать максимальное удовлетворение потребностей человека (группы людей), а также поддержание и (или) восстановление рабочего состояния транспортного средства в пути (дороге) независимо от способа передвижения и вида транспорта.

К объектам придорожного сервиса относят здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, гостиницы, СТО, АЗС, пункты питания, торговли и др.).

Учитывая слабую разработанность исследуемой проблемы, ее сложную структуру и специфику функций, авторы применяют в своем исследовании системный подход, который включает структурно-функциональный и институциональный анализ.

Структурно-функциональный анализ позволяет не только использовать научно-методический арсенал системного подхода (факторный анализ, выявление существенных взаимосвязей, проблем, причин и следствий, построение моделей и др.), но и обосновать, построить системную модель объекта исследования (и базисную, и перспективную), а также предложить пути обеспечения его целостности. Он также дает возможность выявить и сформулировать структурные и функциональные характеристики объекта исследования как системы с определением надсистемных императивов развития. Ин-

ституциональный анализ предполагает возможность изучения организационных, институционально-правовых и других блоков, обеспечивающих формирование объекта исследования на основе теоретических положений неинституциональной теории. Авторы в своей работе использовали эти и другие подходы, а также их научно-методический аппарат как для анализа функционирования объектов придорожного сервиса, так и для выработки концептуальных основ стратегии его развития.

Анализ функционирования объектов придорожного сервиса: формулирование ключевых проблем и постановка их решения

Анализ функционирования объектов придорожного сервиса в стране позволил выявить следующее.

1. По состоянию на 1 января 2011 г., в республике действовал 1091 объект торговли придорожного сервиса (автозаправочные станции, магазины, объекты общественного питания). Услуги постоя оказывали 43 объекта, СТО – 191, при этом их доля в общем объеме товарооборота незначительна – менее 0,5%. В 2010 г. объем розничного товарооборота объектов торговли придорожного сервиса республики составил 2347 млрд руб., т. е. 3,4% общего объема розничного товарооборота торговых организаций республики за этот же период в сопоставимых ценах [6].

2. Наблюдается снижение объема товарооборота по сравнению с 2009 г., что обусловлено уменьшением товарооборота АЗС и магазинов (доля в общем объеме услуг около 94%). Рост товарооборота объектов питания не оказал существенного влияния на рынок в целом вследствие небольшой доли данных объектов в общем объеме товарооборота (6%).

3. Наиболее распространенные виды услуг – общественное питание, АЗС, торговля. Практически не развиваются бытовые услуги (парикмахерские, бани, душевые, прокат), услуги физической культуры и спорта, коммунальные, Интернет-услуги. Основными особенностями рынка придорожных услуг в Беларуси являются: территориальная сегментация, разная частота об-

ращения потребителей за различными видами придорожных услуг (ежедневно – АЗС, общественное питание; периодически – СТО, услуги гостиниц; эпизодически – культурно-развлекательные, медицинские, бытовые).

4. При использовании картографического подхода была выявлена неравномерность размещения объектов по автодорогам республики. Комитет государственного контроля Республики Беларусь неоднократно отмечал хаотичность и неравномерность размещения объектов торговли. В основном, они сосредоточены возле крупных городов. На трассе М1/Е-30 существуют участки, где на протяжении 100 км полностью отсутствуют стоянки, пункты постоя, туалеты. Аналогичная ситуация наблюдается на дорогах М8, М10, М5 [1. С. 64]. Для достижения международных нормативов в 2011–2015 гг. требуется увеличить количество объектов придорожного сервиса на 168 единиц (25 автозаправочных станций, 60 станций технического обслуживания, 16 пунктов постоя, 42 пункта питания и 25 площадок отдыха) [13].

5. Особенность рынка придорожных услуг – его функционирование в условиях низкой интенсивности движения [1. С. 64; 10. С. 16]. Следствием этого являются низкая рентабельность и большой срок окупаемости (более пяти лет) объектов придорожного сервиса [3. С. 66]. По мировым методикам, рентабельным придорожный сервис считается, когда интенсивность движения составляет более 8 тыс. автомобилей в сутки. В Беларуси такой уровень отмечен только на трассе М1/Е-30. Основными причинами невысокой интенсивности движения по отдельным магистралям является их несоответствие требованиям Европейского союза по несущей способности республиканских автомобильных дорог, входящих в IX Международный транспортный коридор. Временные ограничения нагрузок на автодорогу вводятся при температуре воздуха выше 25°C (с 20 мая по 31 августа). При этом запрещается движение транспортных средств с нагрузкой на ось более 6 т.

6. В Беларуси недостаточно развиты комплексные объекты придорожного сервиса, включающие в себя пункты питания, магазины товаров первой необходимости, авто-

заправочную станцию и благоустроенную стоянку [1. С. 65]. На магистральных дорогах страны уже функционируют несколько десятков стационарных комплексов с полным набором таких услуг («ЛУКОЙЛ», «Славнефть», «Веста», «Гном» и др.). Концентрация объектов в едином комплексе дает снижение капитальных вложений до 30% [14. С. 14]. При этом наиболее эффективно объединение объектов в комплексы трех уровней: I уровень предусматривает строительство дорожными организациями площадок для отдыха и стоянок автотранспорта (стоянка, эстакада, санитарно-гигиеническая зона, зона отдыха); II уровень – наряду с площадками отдыха (объектами I уровня), строительство пунктов питания и (или) пунктов постоя, СТО, охраняемых стоянок; III уровень, наряду с объектами II уровня, предусматривает строительство АЗС [7. С. 15; 11. С. 18].

7. Отмечается значительный размер теневого сектора в области придорожного автосервиса. По оценке Комитета государственного контроля Республики Беларусь, в теневом обороте находится более 50% услуг автосервиса. Итоги проверок объектов выявили многочисленные нарушения: работающие нелегальные объекты, факты сокрытия выручки и неиспользования кассовых аппаратов, несоответствия санитарным нормам и правилам и т. д. [10. С. 17].

8. На низком уровне находится информационное обеспечение, в частности реклама. Качество и тематическая направленность рекламы на автодорогах не соответствуют международным требованиям, не обеспечивается сюжетная и художественная привлекательность рекламных щитов. Вдоль дороги недостаточно рекламы, ориентированной на гостевую аудиторию: туристических, справочно-информационных, развлекательных и иных услуг.

9. В республике низкое качество придорожных услуг, слабая материально-техническая база [12. С. 30; 2. С. 3]. Среди основных проблем придорожного сервиса для объектов торговли и общественного питания можно выделить: несоблюдение ассортиментного перечня, слабую обеспеченность собственными оборотными средствами, недостаточное использование полуфабрикатов

высокой степени готовности, непроработанную системно ценовую политику, недостаточное внедрение современных информационных технологий. Большинство данных проблем является следствием недостатков в финансово-хозяйственной деятельности объектов и может быть легко устранено при наличии резервов финансирования.

10. Наблюдается нехватка инвестиций. Развитие придорожного сервиса в Беларуси за последние годы замедлилось, а количество инвесторов в этой сфере значительно уменьшилось. Из-за отсутствия инвестиций не были выполнены плановые показатели по вводу в эксплуатацию объектов общественного питания придорожного сервиса в Витебской и Минской областях [2. С. 3]. Привлечению инвестиций не способствует длительная процедура согласования документации, касающаяся размещения объекта и его архитектурно-дизайнерского оформления [1. С. 64].

Модель стратегии развития

Указанные выше проблемы составляют стартовую базу для разработки стратегии развития придорожного сервиса. Следующим компонентом для разработки концептуальных рамок стратегии является наличие потенциалов решения ключевых проблем.

Следует отметить, что в Республике Беларусь существуют серьезные предпосылки для развития придорожных объектов: геополитическое положение страны, увеличение объемов услуг автосервиса, разгосударствление и приватизация транспортных организаций, рост автомобилизации населения, формирование транспортной инфраструктуры и международных транспортных коридоров, развитие туризма (агротуризма) и торговли в малых городах и сельской местности.

В процессе исследования авторами были проработаны системные, структурные, функциональные, институциональные аспекты выработки концептуальных положений стратегии развития придорожного сервиса страны. В результате сформирована структурно-организационно-функциональная модель (см. табл.). При разработке собственно стратегии эта модель поможет бо-

**Основные целевые установки и направления стратегии развития придорожного сервиса
(организационно-структурная модель реализации)**

Цель и направления развития	Мероприятия
I. Развитие организационно-экономической составляющей системы придорожного сервиса	<ol style="list-style-type: none"> 1. Совершенствование методического, информационного, организационного и ресурсного элементов придорожного сервиса. 2. Реализация комбинированного подхода при территориальном размещении объектов. 3. Определение уровня обеспеченности автодорог объектами в соответствии с нормативами размещения. 4. Удовлетворение потребности в услугах с использованием методики определения дополнительной потребности в объектах. 5. Использование методики определения месторасположения объекта придорожного сервиса
II. Создание ассоциации «Придорожный сервис»	<ol style="list-style-type: none"> 1. Создание единой информационно-маркетинговой системы, которая позволит интегрировать в единый комплекс придорожную торговлю, агротуризм, транспортные услуги. 2. Развитие конкурентной среды, привлечение инвестиций, легализация незарегистрированных объектов, согласование с ГАИ и др. 3. Помощь при маркетинговых исследованиях, кадровое обеспечение. 4. Консультирование, оказание методической помощи в оформлении документов для открытия объектов
III. Совершенствование рынка услуг придорожного сервиса	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение социальной эффективности (безопасность для потребителей, максимизация удовлетворения потребностей, обеспечение занятости населения, повышение качества предоставляемых услуг и др.). 2. Обеспечение экономической эффективности (экономия времени, снижение себестоимости услуг и транспортных перевозок, сокращение потерь от неудовлетворительной работы транспорта и др.). 3. Внедрение автоматизированных систем управления придорожным сервисом: транспортного моделирования – «PTV Vision»; геоинформационной – «Земля и недвижимость»; бизнес-моделирования – «Business Studio»; торговой – «Valon»). 4. Развитие комплексных объектов и объектов в национальном стиле на основе методических рекомендаций по размещению и обслуживанию

Источник. Собственная разработка.

лее обоснованно проработать ее объективные параметры и структурные блоки: целеполагающий, целереализующий, ресурсный, управления и контроля.

I. Развитие организационно-экономической составляющей системы придорожного сервиса.

Придорожный сервис можно условно представить в виде системы, состоящей из различных взаимосвязанных блоков, позволяющих наиболее эффективно осуществлять деятельность по удовлетворению различных потребностей человека (группы людей), а также поддержанию и восстановлению потребительской стоимости транспортного средства в пути. Отсюда, исходя из принципов системности (которые пока отсутствуют в этой сфере), можно считать, что организационно-экономическая состав-

ляющая системы придорожного сервиса – это совокупность организационных, ресурсных, правовых и методических компонентов, обеспечивающих научно обоснованный процесс его размещения и развития. Основные элементы, которые должны быть отражены при развитии системы придорожного сервиса:

- структура придорожного и дорожного сервиса на автодорогах;
- нормы размещения и состав объектов сервиса;
- особенности комплексного развития объектов сервиса;
- устройство стоянок для транспортных средств и благоустройство площадок отдыха;
- требования, предъявляемые к объектам сервиса.

Основой рационального территориального размещения различных видов объектов придорожного сервиса является базисная структура придорожного сервиса (см. схему).

Структура услуг в системе придорожного сервиса определяется приведенной базисной структурой самого придорожного сервиса и возникающими потребностями человека в обслуживании транспортных средств и удовлетворении собственных нужд и потребностей. Главной особенностью этой системы является разграничение видов деятельности объектов придорожного сервиса на услуги технического и социально-экономического характера. Рассмотрим их подробнее в пяти взаимосвязанных блоках.

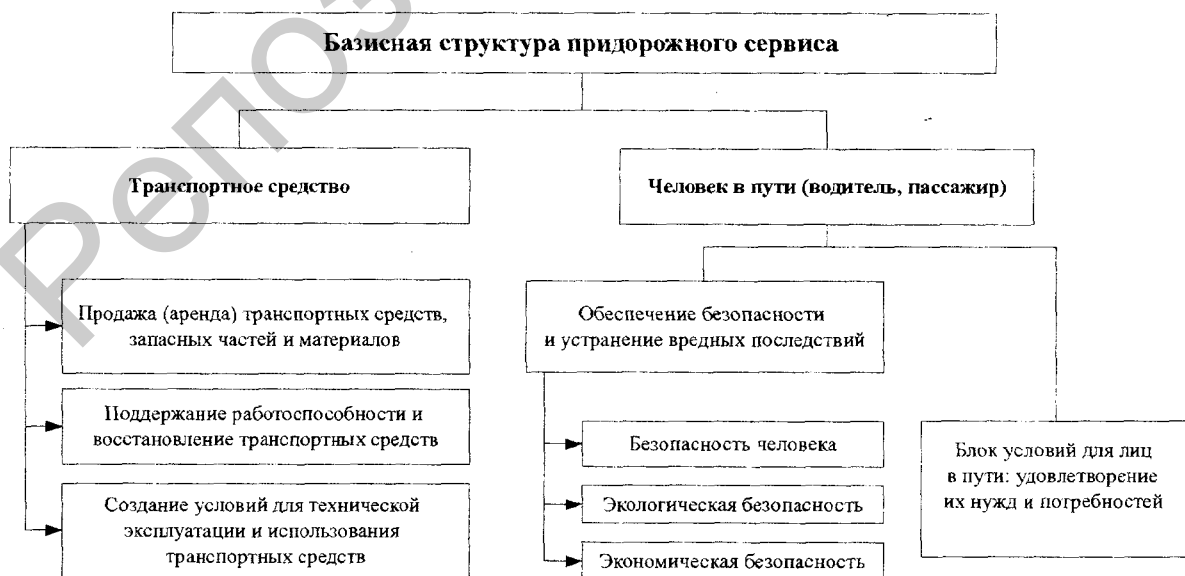
Блок продажи транспортных средств, запчастей связан со значительными оборотными средствами, организацией доставки транспортных средств, мест их хранения, созданием салонов, а также определением потребности в запасных частях и материалах, организацией систем управления запасами, учета и контроля за их расходом, доставкой, сохранностью запасных частей и информационным обеспечением этого процесса.

Блок поддержания работоспособности и восстановления транспортных средств предназначен для решения задач с

точки зрения требований рынка и эффективности производства. Он включает услуги по ремонту и восстановлению неисправных запасных частей и комплектующих. В рамках данного блока потребитель сможет самостоятельно выполнить операции по техническому обслуживанию и ремонту, здесь также предоставляют услуги по аренде постов самообслуживания, оснащенных необходимым оборудованием, инструментами, приборами. Здесь может быть оказана услуга по технической консультации владельцев транспортных средств.

Блок создания условий для технической эксплуатации состоит из трех подсистем: 1) снабжение транспортных средств топливом и эксплуатационными материалами; 2) обеспечение хранения транспортных средств; 3) обеспечение использования транспортных средств, которое предусматривает наличие транспортных путей, стоянок и др.

Блок обеспечения безопасности в пути (дороге) включает в себя: прежде всего экономическую безопасность, заключающуюся в обеспечении сохранности имущества пользователя транспортным средством и самого транспортного средства, без которой невозможна безопасность физического лица; экологическую безопасность, предполагающую защиту от вредного влияния использования транспортных средств.



Источник. [9. С. 20].

На этот блок оказывают воздействие состояние транспортного средства, а значит, и первых четырех блоков, а также сам человек, находящийся в пути (дороге). При этом имеют место активное влияние со стороны водителя, пассивное – пассажиров.

Блок удовлетворения нужд и потребностей человека формирует перечень придорожных услуг, которые оказываются потребителям. Он призван решать проблемы, возникающие не только у пассажиров транспортных средств, но и водителей. Наиболее развиты услуги общественного питания и торговли, хотя в большинстве случаев места их оказания сосредоточены вокруг крупных городов. Этот факт обусловлен тем, что в большом населенном пункте спрос на них выше. Остальные услуги (гостиницы, связь (почта, Интернет), развлечения, прачечные, химчистка, ремонт одежды и обуви, коммунальные, санитарно-гигиенические и медицинские) практически отсутствуют.

Представленная структура во многом обусловлена видовым разнообразием объектов придорожного сервиса и оказывает существенное влияние на размещение объектов придорожного сервиса.

При разработке и реализации стратегии развития придорожного сервиса возможно использовать комбинированный подход к размещению объектов. Такой подход дополняет нормативный и позволяет определить потребность в объектах придорожного сервиса с конкретным набором услуг, а также их рациональное территориальное размещение на автодорогах различных категорий в зависимости от ряда факторов (нормативов расстояний между объектами, их пропускной способности, потребительского спроса, интенсивности движения) с целью максимального удовлетворения спроса. Этот подход призван ответить на три основных вопроса, которые появляются при размещении объектов: сколько уже есть объектов на автодороге, сколько нужно дополнительно построить и где их разместить. Инструментальной основой комбинированного подхода являются методики оценки дополнительной потребности в объектах и определения их рационального месторасположения. При этом

осуществляется следующая последовательность операций:

• *оценка уровня обеспеченности объектами автодороги.* На основе формулы (1):

$$N_{ik} = \frac{m_{ik} M_{ik}}{S_i}, \quad (1)$$

где N_{ik} – уровень обеспеченности объектами придорожного сервиса k -го вида i -й автодороги, отн. ед.;

m_{ik} – фактическое количество объектов придорожного сервиса k -го вида i -й автодороги, объектов;

M_{ik} – норматив по размещению объектов k -го вида i -й автодороги, км/объект;

S_i – протяженность i -й автодороги, км [8. С. 10; 9. С. 56].

При оценке уровня обеспеченности объектами автодороги используются нормативы размещения в соответствии с «Генеральной схемой развития придорожного сервиса на магистральных и прочих автодорогах республиканского значения» (для АЗС и пунктов питания – 35 км, СТО – 80 км и т. д.). Определив уровень обеспеченности для всех видов объектов придорожного сервиса, можно установить общий уровень обеспеченности такими объектами отдельной автодороги. Динамика данного показателя может являться количественным критерием оценки работы системы в этом аспекте;

• *определение дополнительной потребности в объектах придорожного сервиса исходя из факторов спроса на услуги и уже существующего предложения.* На основе анализа различных факторов определяется необходимое дополнительное количество объектов для автодорог различных категорий: для магистральных автодорог – исходя из нормативов расстояний между объектами, их пропускной способности, потребительского спроса; для местных – основываясь на наличии потребительского спроса и пропускной способности объектов, так как для них не существует нормативов:

$$P_{ik} = \frac{I_i K_{ik}}{F_{ik}} - \frac{N_{ik} S_i}{M_{ik}}, \quad (2)$$

где P_{ik} – потребность в дополнительных объектах сервиса k -го вида для i -й магистральной автодороги, объектов;

I_i – интенсивность движения на i -й автодороге, авт./сут.;

K_{ik} – коэффициент обращаемости на i -й автодороге на объекты k -го вида (вычисляется по данным статистики, при их отсутствии – экспертным путем), чел./авт.;

F_{ik} – пропускная способность одного объекта k -го вида i -й автодороги в среднем, чел./объект · сутки [8. С. 10];

• *определение рационального месторасположения объекта.* Данная методика позволяет уточнить расположение объектов на трассе в пределах допустимого отклонения от нормативов размещения для магистральных автодорог и с учетом их рационального расположения на местных автодорогах в условиях недостаточной интенсивности движения. Предлагается следующая классификация факторов, оказывающих влияние на номенклатуру и качество придорожных услуг: критические общие, критические частные, некритические.

К критическим общим относятся параметры, которые обуславливают возможность функционирования объекта придорожного сервиса (интенсивность движения, потребительский спрос на придорожные услуги в целом, наличие и состояние площадки для строительства объекта, необходимых коммуникаций, соответствие экологическим и санитарным нормам).

Критические частные параметры определяют видовой признак объекта придорожного сервиса (спрос на конкретные виды придорожных услуг, соответствие требованиям к размещению объекта определенного вида, наличие дополнительной клиентуры, трудовых ресурсов, условия на прилегающей территории).

Некритические параметры формируют дополнительные конкурентные преимущества объекта перед однотипными: наличие и состояние площадки отдыха, парковки, мусоросборников, туалетов, безопасность въезда и выезда, уровень шума (выполнение норм), дополнительные условия для отдыха, культурно-историческое значение места и т. д.

Расчет отдельных оценочных показателей производится на базе комплексного анализа индивидуальных оценок экспертов

и агрегированных показателей параметров придорожных услуг. Оценка их динамики может рассматриваться в качестве критерия результативности функционирования системы придорожного сервиса. Отличительной особенностью и преимуществом указанной методики является дополнение экспертных оценок эмпирическими данными об интенсивности движения, наличии необходимой инфраструктуры, соответствии экологическим нормам.

II. Объединение объектов придорожного сервиса в ассоциацию.

Опыт создания подобных объединений в мировой практике и Беларуси уже есть. Наиболее яркими примерами могут являться Национальная ассоциация ресторанов (США), Российская ассоциация туристических агентств, БАМАП (Ассоциация международных автоперевозчиков), а также Белорусское общественное объединение «Отдых в деревне», которое функционирует с 20 ноября 2002 г. Среди задач ассоциации объектов придорожного сервиса можно выделить:

- доведение уровня сервиса до международных стандартов, обеспечивая тем самым развитие транспортных коридоров и сетей в Беларуси;

- создание единой информационно-маркетинговой системы, которая позволит интегрировать в единый комплекс отдельные придорожные услуги. Ее основные функции: обеспечение информацией об объектах придорожного сервиса, о комплексе услуг; помощь в оформлении документов для открытия объектов; создание в Интернете электронной библиотеки по проблематике деятельности [5. С. 14], издание сервисных атласов; предоставление системы скидок пользователям;

- легализация незарегистрированных объектов придорожного сервиса;

- оказание содействия объектам придорожного сервиса в проведении маркетинговых исследований; развитие системы кадрового обеспечения; создание единой логистической системы поставки эксплуатационных материалов, аксессуаров для придорожных объектов;

- упрощение согласования с ГАИ проектов размещения рекламных щитов; раз-

работка совместно с ГАИ мер по повышению безопасности на дорогах; регулирование интенсивности движения автомобильного транспорта; создание зон «успокоения движения» (traffic calming);

- разработка мероприятий по привлечению инвестиций для развития придорожного сервиса и реализации методов инвестиционного регулирования; выработка мер и механизмов по привлечению кредитных ресурсов и активизации лизингового обслуживания развивающихся объектов придорожного сервиса.

III. Совершенствование рынка услуг придорожного сервиса включает:

- *повышение социальной эффективности придорожного сервиса.* Создание рабочих мест, повышение культурного уровня, обеспечение туристской, деловой и культурной подвижности населения. Обеспечение устранения вредных последствий от пользования транспортными средствами. Содействие повышению образованности населения, в том числе путем многоступенчатой профессиональной подготовки кадров для системы придорожного сервиса;

- *повышение экономической эффективности придорожного сервиса.* Формирование рынка услуг придорожного сервиса. Привлечение зарубежных и белорусских инвесторов, создание совместных предприятий. Увеличение объема оказываемых услуг за счет повышения качества производства услуг и качества обслуживания потребителей. Организация работы по связям с общественностью с целью формирования общественного мнения, создания положительного имиджа, способствующего эффективной реализации услуг. Реализация данного направления осуществляется через средства массовой информации путем проведения постоянно действующих ярмарок, конференций, выставок, выпуска специальных изданий, буклетов, отражающих деятельность придорожного сервиса;

- *развитие сети объектов придорожного сервиса в национальном стиле.* При оформлении объектов целесообразно придерживаться преимущественно рустикального (деревенского) стиля, с использованием натуральных, экологических материалов, а также старинных предметов быта. В меню

объектов общественного питания должно присутствовать больше национальных блюд. Также необходимо развивать в республике *комплексные объекты*, обеспечивающие наиболее полное удовлетворение потребностей человека;

- *расширение спектра услуг придорожного сервиса* на основе развития нормативной правовой базы в области туризма, транспорта и дорожной деятельности (упрощение процедуры отвода земель и согласования строительства, предоставление на безвозмездной основе площадок для отдыха под строительство объектов); внедрение системы мониторинга объектов; совершенствование организации обслуживания на базе создания дополнительных преимуществ для покупателей (круглосуточный режим работы, расширение ассортимента выпускаемой продукции, совмещение функций розничной торговли, общественного питания, бытового обслуживания, а также закупок и реализации сельскохозяйственной продукции);

- *внедрение систем комплексной автоматизации управления объектами придорожного сервиса и взаимодействия с потребителем.* С помощью системы транспортного моделирования «PTV Vision» на макроуровне обеспечивается компьютерное моделирование сети объектов придорожного сервиса, планируется развитие инфраструктуры региона; анализируются и оцениваются транспортные потоки; создаются платформы для транспортно-информационных (навигационных) систем. Вспомогательные возможности системы: разработка комплексной транспортной схемы, оптимизация маршрутной сети, интервалов движения, расчет рентабельности маршрутов и др. Особенностью данной системы является полная интеграция с геоинформационными продуктами различных производителей. Например, российская геоинформационная система «Земля и недвижимость» служит для пространственной визуализации информации о размещении объектов. При интеграции в систему «PTV Vision» она работает в качестве растровой «подложки» во время моделирования. Данная система обеспечивает в интерактивном режиме доступ к информации о природных объектах,

расположении ландшафтно-географических районов, видах маршрутов и сроках выполнения туров, условиях, ценах различного сервиса и т. д.

С помощью системы бизнес-моделирования (мезоуровень) «Business Studio» создается система целей и показателей для оценки эффективности деятельности сети объектов, разрабатывается регламентирующая документация, оптимизируются бизнес-процессы и штатная численность сотрудников и др. Стоимость данной системы составляет несколько десятков тысяч долларов США, поэтому применяется крупными сетевыми компаниями (например, сетью АЗС).

Программный конструктор (микроуровень) «Valon» призван полностью автоматизировать деятельность придорожного торгового объекта. При этом технология построения программы позволяет вносить в нее изменения, не прибегая к услугам программистов. Стоимость внедрения составляет около 300 долл. США, что дает возможность внедрять данный продукт повсеместно.

Таким образом, реализация стратегии развития системы придорожного сервиса в Беларуси требует ресурсов и вышеупомянутые рекомендации авторов рассчитаны на оздоровление экономической ситуации в стране. Придорожный сервис должен развиваться комплексно, затрагивая все интересы потребителей для максимального удовлетворения их потребностей. В таком случае будет наиболее полно раскрываться его сущность. Необходимо выработать новые подходы к размещению объектов с позиций их экономической целесообразности, которые в условиях низкой интенсивности движения будут обеспечивать рентабельную работу и качество придорожных услуг, способствовать увеличению транзитного потока через Беларусь.

* * *

Проведенное исследование позволило определить целевые установки и направления развития стратегии придорожного сервиса, предусматривающие: развитие организационно-экономической составляющей системы придорожного сервиса как подсистемы сферы услуг на основе совершенствования организационного, методи-

ческого, информационного и ресурсного элементов. При этом среди мероприятий по совершенствованию можно выделить: развитие нормативной правовой базы в области туризма, транспорта и непосредственно придорожного сервиса, упрощение процедуры отвода земель и согласования строительства объектов; предоставление на безвозмездной основе площадок под строительство объектов со всей инфраструктурой; отмену минимальных ассортиментных перечней для объектов общественного питания всех наценочных категорий; внедрение системы мониторинга объектов придорожного сервиса, применение систем комплексной автоматизации управления объектами придорожного сервиса; увеличение объема и качества оказываемых придорожных услуг; создание новых рабочих мест, повышение культурного уровня, обеспечение туристической, деловой и культурной подвижности населения; развитие сети комплексных объектов придорожного сервиса и объектов в национальном стиле.

Авторами обосновано применение комплексированного подхода к размещению объектов придорожного сервиса. Его реализация при определении потребности в объектах придорожного сервиса, связанных с формированием определенного набора услуг и их рациональным территориальным размещением на автодорогах различных категорий с целью максимального удовлетворения спроса на придорожные услуги, будет способствовать созданию оптимальной организационно-территориальной структуры придорожного сервиса. Данная структура позволит принимать оптимальные управленческие решения, что окажет положительное влияние на качество услуг и поведение системы в целом. Объекты должны размещаться с учетом интенсивности движения на автотрассах, спроса на придорожные услуги, расстояний между действующими и строящимися объектами, наличия вблизи населенных пунктов и численности населения, а также с учетом существования неподалеку аналогичных объектов, их ассортимента, цен и других факторов.

В законодательных актах необходимо более четко прописать право предоставления и объем льгот для владельцев объек-

тов придорожного сервиса. Для всех объектов придорожного сервиса были бы целесообразны долгосрочные налоговые льготы (в том числе налог на недвижимость, налог, исчисляемый из прибыли, и др.). Широкое применение льготного кредитования строительства под залог возводимых объектов смогло бы значительно повлиять на развитие рынка придорожных услуг.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Автомобильный транспорт Беларуси – 2008* / Международный союз автомобильного транспорта (IRU), Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП». М.: IRU, 2008.
2. *Алпатов А.* Прогнозные показатели должны быть выполнены // *Гермес*. 2010. № 2.
3. *Бизнес-план инвестиционного проекта «Реконструкция здания магазина и кафе в д. Цыборы Лидского района»* / Белорус. респ. союз потреб. об-в, Науч.-исслед. ин-т Белкоопсоюза. Минск, 2009.
4. *Гаврильчик И.* Реклама – качественная и эстетичная // *Гермес*. 2010. № 2.
5. *Нацыянальная платформа бізнесу Беларусі – 2010* / ГА «Мінскі сталічны саюз прадпрымальнікаў і працадаўцаў». Минск, 2010.
6. *О работе объектов придорожного сервиса Республики Беларусь за 2010 г.* Минск: Мин-во стат. и анализа Респ. Беларусь, 2011.

7. *Пекун А.* Как развиваются артерии экономики // *Компас экспедитора и перевозчика*. 2008. № 2. С. 15.

8. *Подобед Н. А.* Формирование стратегии развития объектов придорожного сервиса Республики Беларусь: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Н.А. Подобед; Белорус. гос. экон. универ. Минск, 2011.

9. *Подобед Н.А.* Формирование придорожного сервиса в Республике Беларусь / Н.А. Подобед; под науч. ред. Ю.И. Енина. Минск: Право и экономика, 2010. 109 с.

10. *Сержанович А.* Сервис на распутье // *Директор*. 2008. № 8.

11. *Соколовская В.* Придорожному сервису быть // *Земля Беларуси*. 2008. № 1.

12. *Солоненко Е.А.* Преграды на дорогах // *Экономика Беларуси*. 2008. № 4. С.127.

13. *Стратегия развития транзитного потенциала Респ. Беларусь на 2011–2015 год*: утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 9 авг. 2010 г., № 1181 / Совет Министров Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. 2010. Режим доступа: http://government.gov.by/public/shared/rus/solutions/rus_solution105180_1.pdf. Дата доступа: 13.08.2010.

14. *Тарелко В. В.* Эффективность развития автосервисного обслуживания на магистралях Республики Беларусь: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / В.В. Тарелко; Белорус. гос. политехн. акад. Минск, 1999.



Материал поступил 26.06.2011 г.